

ПРОБЛЕМЫ ИНВЕСТИРОВАНИЯ В ПОРТЫ УКРАИНЫ

*Кушнир Л.В., к.э.н., старший преподаватель кафедры менеджмента и маркетинга на морском транспорте,
Далис Д.Д., студент, Крыштон А.И., студент,
Одесский национальный морской университет, г. Одесса, Украина*

Морская отрасль Украины напрямую связана с экономикой страны в целом. Производительность морской отрасли зависит непосредственно от деятельности портов и припортовых предприятий. Через порты осуществляется импорт – экспорт крупных партий различных грузов от металла, химии и зерна до детских товаров.

В портах Украины множество проблем. Одной из самых больших проблем является недостаточное инвестирование со стороны государства и частных инвесторов.

Инвестирование необходимо для развития объектов портовой инфраструктуры; полного обновления оборудования или проведения капитального ремонта; углубления причалов и морских подходных каналов; строительства новых причалов и терминалов; повышения уровня защиты экологии благодаря доведению до международных стандартов с помощью нового, более совершенного оборудования; внедрения более современных технологий.

Отношения по поводу инвестирования в морские порты Украины регулируются ст. 25—27 Закона Украины «О морских портах». Согласно ст. 26 данного закона частное инвестирование в объекты портовой инфраструктуры на основе отдельных договоров:

1. Частное инвестирование в объекты портовой инфраструктуры государственной формы собственности на территории морского порта осуществляется на основании договоров концессии, договоров о совместной деятельности, договоров аренды, других видов инвестиционных договоров, заключаемых на основе специальных процедур, определенных законами Украины.

2. С согласия частного инвестора и государства в лице Фонда государственного имущества Украины и центрального органа исполнительной власти, обеспечивающий формирование и реализует государственную политику в сфере морского и речного транспорта, на базе единого

имущественного комплекса, созданного или такого, который находится в процессе создания, на основании инвестиционного договора или договора о совместной деятельности, заключенного до вступления в силу настоящего Закона, может быть образовано хозяйственное общество в порядке, установленном законодательством. Земельные участки, на которых расположены единый имущественный комплекс такого общества и причалы, технологически обеспечивают полный цикл предоставления услуг, могут передаваться в аренду хозяйственному обществу на срок до 49 лет в порядке, установленном законодательством [1].

В целом порты Украины имеют привлекательный инвестиционный климат. Это обусловлено выгодным географическим положением Украины, развитой транспортной сетью, пронизывающей всю территорию страны, удобные акватории, наличием специалистов различных отраслей и способностью каждого порта достаточно быстро обрабатывать разные виды грузов.

Несмотря на все вышеперечисленные плюсы, существует также несколько достаточно серьезных проблем. Первая сложность на пути инвестора, желающего, например, построить причальный терминал в порту, состоит в том, что прибрежная территория находится в государственной собственности, долгосрочной аренде или постоянном пользовании. Причальный фронт является государственной собственностью, в пользовании различных министерств, Академии наук и т.д. Из этого следует, что потенциальный инвестор вынужден столкнуться с Министерством инфраструктуры, Фондом госимущества, городской администрацией, пользователем или арендатором причала либо земельного участка.

Второй большой проблемой на данный момент является нестабильная политическая ситуация в стране. Инвесторы хотят гарантий покоя, мира, возможности разрабатывать долгосрочные планы работы, неприкосновенности имущества. У инвесторов нет уверенности, что завтра или через месяц с тем или иным портом не произойдет то, что произошло с портами аннексированного Крыма.

Третьей проблемой являются недостатки в сфере правовой защиты инвестиций. Украине необходимы прозрачные инвестиционные сферы, а также четко определенная система шагов сотрудничества с инвесторами и мер сопровождения инвестора от момента проявления его интереса к порту до непосредственно вложения капитала (подписания соответствующего договора).

Также инвестора отталкивает неустойчивая экономическая ситуация в стране, высокий уровень инфляции и нестабильный курс валюты.

Привлечение инвесторов не возможно без решения, вышеперечисленных, проблем. Пути решения могут быть такие: упрощение процесса инвестирования путем определения одной организации, которая будет заведовать причальным фронтом и прибрежной территорией, чтобы инвестору не приходилось сталкиваться со сложной бюрократической системой; стабилизировать экономическую и политическую ситуацию в стране; создание необходимого для инвестиций правового поля принятие закона, который будет обеспечивать правовую участь инвестора.

Порты Украины стали более привлекательны после вступления в силу закона Украины «О морских портах» согласно, которому стала возможна концессия, аренда на срок до 49 лет и частичная приватизация объектов портовой инфраструктуры.

Не смотря на все указанные проблемы, в портах Украины все-таки осуществлялись инвестиционные проекты, такие как:

1) Расширение контейнерного терминала на Карантинном молу Одесского порта - один из крупнейших инвестиционных проектов, реализуемых в настоящее время в морской отрасли Украины на условиях государственно-частного партнерства. Его общая стоимость составляет около 5 млрд. грн. Проект осуществляли Одесский МТП и компания «ГПК-Украина». Это создало около 405 рабочих мест и увеличило контейнерооборот порта [2].

2) В 2013 года в Николаевском морском порту открыта четвертая очередь морского перегрузочного терминала компании «ЭВЕРИ». Всего в сооружение терминала инвесторы вложили около 40 млн. долларов. Это увеличило объем единовременного хранения растительного масла до 70 тыс. м³. Терминал может пропускать более 900 тыс. тонн наливных грузов в год. Через «Эвери» перегружается до 37% произведенной в Украине мелассы [3].

3) В 2013 году были начаты работы по углублению дна порта «Южный» до проектной отметки 21 метр. На данный момент проходная осадка для судов увеличилась с 14,5 м до 18,5 м. Стабильно растущий грузопоток, обеспечиваемый предприятиями Группы СКМ, способствует существенному увеличению прибыли от портовых сборов для инвестиций АМПУ порта Южный в развитие глубоководной акватории. После завершения в акватории порта смогут грузиться суда дедвейтом более 200 тыс. тонн без дозагрузки на рейде. В данный проект планируется вложить еще около 1,1 млн. грн. [4].

Портовая отрасль весьма капиталоемкая. Так как государство не может обеспечить необходимый уровень финансирования, порты нуждаются в инвестировании. В данное время на пути инвестора возникает множество проблем, однако, не смотря на это, иностранные инвесторы всё же пока проявляют интерес к украинским портам. И основной задачей со стороны государства прикладывать все необходимые усилия для привлечения новых инвесторов, создания положительного инвестиционного климата и необходимого правового поля. Ведь только за счет инвестиций можно проводить ремонт, техническое переоснащение, строительство и повышение общего уровня конкурентоспособности портов на мировом рынке.

Список литературы:

1. Проект Закона Украины «О морских портах» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.
2. В контейнерный терминал Одесского порта будет инвестировано 75 млн. дол. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.mitridat.odessa.ua/trukr/1027-75>.
3. Морской терминал «ЭВЕРИ» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://everi.com.ua/>.
4. ТИС забрал груз у Одесского порта [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://dumskaya.net/news/posle-uglubleniya-dna-v-yugnom-tis-poluchil-gruz-036930/>.
5. Винников В.В. Проблемы комплексности развития морского транспорта Украины: монография / В.В. Винников – Одесса: Феникс, 2005. – 350 с.